

Toezichtplan Veilig Vervoer over Water 2015

Jaarplan van samenwerkende toezichthouders

Dit is een uitgave van:
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties |
Directie
Postbus 20011 | 2500 EA Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Maand 2010 | B-0000

Toezichtplan Veilig Vervoer over Water 2015

Jaarplan van samenwerkende toezichthouders

Voorwoord

Dit is het achtste Toezichtplan Vervoer over Water van de negen toezichthouders in de zeehavens en op de binnenwateren. Hierin geven wij aan wat wij dit jaar gezamenlijk gaan doen. En hoe en waarom we samenwerken en wat daarbij de belangrijkste thema's voor 2015 zijn. Wij willen de samenwerking steeds verder versterken en verbeteren. Dat is nodig omdat we de ambitie delen van minder toezichtlast en meer effect.

De Inspectiediensten willen ervaren worden als ware er één inspectie. Handhavers moeten hiervoor op één en dezelfde wijze denken en werken. Daarvoor wordt gekozen voor het gezamenlijk ontwikkelen van één visie op toezicht en één gereedschapskist met instrumenten. Dat moet zichtbaar worden in het delen van informatie vooraf, bij het plannen van inspecties, bij het opstellen van risicoanalyses en achteraf bij het delen van inspectieresultaten.

Belangrijke instrumenten hierbij zijn een stelsel van Inspectieviews en het Maritiem Single Window dat in 2015 operationeel wordt. Dit maritieme 'loket' maakt het mogelijk dat meldingen van bedrijven over zeeschepen, lading en personen via één centraal informatiepunt binnenkomen bij de overheid.

Met Inspectieviews kunnen diensten elkaars inspectieresultaten bekijken voor objecten en bedrijven. Inspectieview Bedrijven werkt al enkele jaren en de Inspectieview Milieu en Binnenvaart worden in 2015 in gebruik genomen. Hierdoor kunnen de Handhavingsdiensten beter geïnformeerd besluiten wie wel en wie niet geselecteerd wordt voor een inspectie. Zo zetten we de middelen daar in waar ze nodig zijn. Kortom: 'minder toezicht, meer effect'.

Arnold van Vuuren
Voorzitter Directeurenoverleg Veilig Vervoer over Water

Inhoudsopgave

Voorwoord 5

1. Inleiding 9
1.1 Doelen 10
1.2 Concreet betekent dit 10
1.3 Leeswijzer 10

2. Terugblik op 2014 11

3. Ontwikkelingen in het toezicht 14

4. Thema's en speerpunten in 2015 16
4.1 Havenactiviteiten 16
4.2 Varen 18
4.3 Bemanning 19
4.4 Schip 20
4.5 Lading 21

Bijlage
Afkortingen en begrippen 24

1. Inleiding

Het toezichtplan dat voor u ligt is het achtste plan in opeenvolgende jaren. Het gaat over de samenwerking tussen de verschillende toezichthouders in het domein Scheepvaart. Samenwerking tussen toezichthouders is een speerpunt van het kabinet en is dé opgave voor de komende jaren.

Deze toezichthouders werken samen:
Rijkswaterstaat (RWS), Nationale Politie, (Landelijke Eenheid en Zeehavenpolitie, hierna de 'Politie'); Douane, Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Inspectie SZW), Havenbedrijf Amsterdam (HbA), Havenbedrijf Rotterdam (HbR), Koninklijke Marechaussee (KMar)en het Openbaar Ministerie (OM)

Bij specifieke thema's en speerpunten wordt samengewerkt met andere ketenpartners:
Provincie Friesland, Waterschap Rivierenland, Provincies Groningen Overijssel, Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR), Havenmeesters van Zaanstad, Beverwijk en IJmuiden/Velzen, Waternet (gemeente Amsterdam) en Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZHZ).

De argumenten voor samenwerking, samengevat in de slagzin 'meer effect minder last', blijven actueel. De toezichthouders werken dit uit in het plannen en uitvoeren van gezamenlijke inspecties, waarin elke toezichthouder vanuit eigen expertise en bevoegdheid zijn deskundigheid inbrengt. De gezamenlijke ambitie van de organisaties is dat bij het uitvoeren van de inspecties de inspecteurs van diverse diensten optreden alsof zij van één organisatie afkomstig zijn. Daarmee moeten dubbele inspecties verleden tijd zijn en is het uitwisselen van inspectieresultaten noodzakelijk.

Het is niet zo dat altijd alle toezichthouders bij alle inspecties -regulier en thematisch- samenwerken. De diverse toezichthouders handelen ook in de samenwerking op basis van eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De samenstelling van de deelnemende diensten wijzigt met het inspectiethema en de regio waar de inspecties worden uitgevoerd. Sinds enkele jaren zijn er regionale (binnenvaart) toezicht-regio's, waar toezichthouders op specifieke onderwerpen in hun eigen geografische gebied gezamenlijk inspecties uitvoeren. De twee Havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam zijn aan hun eigen regio verbonden. De Koninklijke Marechaussee en de Politie houden zich bezig met grenscontroles. De Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid maakt deel uit van deze samenwerking, maar is voornamelijk betrokken bij de organisatie en de planning van de inspecties. De uitvoering van de ARBO-inspecties wordt overgelaten aan de ILT, die ook toezichthouder is. Nieuw is dat vanaf 2015 er één samenwerkingsplatform, het Directeurenoverleg Veilig Vervoer over Water, bestaat voor het toezicht op het gehele domein 'scheepvaart', waar in de voorafgaande jaren nog twee aparte overlegorganen voor de modaliteiten binnenvaart, (COVW) en zeevaart (DOZ) bestonden.

De inzet van toezichthouders varieert. Sommigen prioriteren hun inzet op basis van de resultaten van risicoanalyses, zoals Rijkswaterstaat. Anderen zoals de NVWA, Politie en de Koninklijke Marechaussee combineren een risicogestuurde benadering met een (grote) reguliere wettelijk voorgeschreven component en richten zich op de handhaving. De taken worden veelal op basis van beschikbare informatie uitgevoerd.

1.1 Doelen

Het gezamenlijke hoofddoel is het bevorderen van een veilig, integer en milieuverantwoord gebruik van de Nederlandse zeehavens en binnenwateren door de scheepvaart en daarmee verband houdende logistieke bedrijven. De organisaties hebben de ambitie om met gerichte interventies en handhaving de naleving van wettelijke voorschriften door bedrijven en burgers te bevorderen en daarmee het veiligheidsniveau te verhogen. De samenwerking dient zo soepel te verlopen dat bedrijven en burgers dit ervaren als 'toezicht door één overheid'.

1.2 Concreet betekent dit

De bedrijven die geïnspecteerd worden en die verplicht hun ladingen moeten melden moeten gaan ervaren dat de toezichtlast ook daadwerkelijk afneemt en dat de uitwisseling van informatie eenvoudiger wordt. Deze positieve effecten van de samenwerking komen tot uitdrukking in:

- betere coördinatie van inspecties (gezamenlijk jaarplan en interventie strategie) waardoor logistieke processen zo min mogelijk verstoord worden. Verschillende toezichthouders komen niet kort na elkaar aan boord voor hetzelfde toezicht.
- Voor het aspect Lading voortzetting van de succesvolle lijn waarbij er steeds sprake is van integrale controles en waarbij geen dubbele controles worden uitgevoerd.
- stroomlijnen van de informatie-uitwisseling tussen bedrijven en overheid en tussen de toezichthouders onderling, waardoor de administratieve lasten verminderen.
- ontstaan van een meer integraal beeld van naleving bij bedrijven van diverse wetgevingen). Hiermee maken de toezichthouders een zorgvuldiger onderscheid tussen 'betere' bedrijven (met een hoog nalevingsniveau) en bedrijven met een laag nalevingsniveau ('slechtere' bedrijven"). De 'slechtere' bedrijven hebben in het algemeen een hoger risico dan de 'betere' bedrijven en krijgen te maken met meer inspecties; de inspectielast verschuift naar de 'slechtere' bedrijven.
- het verbeteren van de professionaliteit van inspecteurs en organisaties door
  - het uitwisselen van opleidingsprogramma's en het beter benutten van elkaars capaciteit bij de uitvoering van het toezicht door:
  - capaciteit vooral in te zetten op risicovolle aspecten.
  - het bereiken van synergieeffecten. Hierdoor kan het aantal afzonderlijke inspecties op specifieke wetgevingen verminderen.

1.3 Leeswijzer

In dit Toezichtplan kijken we in hoofdstuk 2 terug op wat de samenwerking in 2014 heeft opgeleverd. In hoofdstuk 3 besteden we aandacht aan de ontwikkeling van het toezicht. Wat zijn de belangrijkste ontwikkelingen in het instrumentarium van de diensten die voor u van belang zijn. In hoofdstuk 4 wordt per aspect weergegeven wat de belangrijkste thema's zijn waarop de diensten gezamenlijk toezicht organiseren.

2. Terugblik op 2014

In het afgelopen jaar is bij de volgende thema's intensief samengewerkt en zijn er vorderingen gemaakt.

Informatiedeling
Er is een start gemaakt met de informatiedeling en de analyse van informatie die de diensten hebben over schepen en bedrijven. Op basis van de informatie wordt stap voor stap bekeken op bedrijfsniveau en later ook op scheepsniveau wat we van bedrijven/schepen in de binnenvaart weten. Welke schepen worden hoe vaak bezocht en met welk resultaat. De eerste beelden zijn gemaakt en gepresenteerd. De resultaten van de analyse zijn veelbelovend. In 2015 wordt dit voortgezet met als doel een gericht toezichtprogramma op basis van gedeelde informatie te kunnen genereren.

Inspectieresultaten voor de binnenscheepvaart worden tussen ILT, RWS, HbA, Hbr en Politie uitgewisseld. Hiervoor wordt de tool Inspectieview ontwikkeld. Het bouwen en aansluiten van een dergelijke ICT-tool is complex. De oplevering is daardoor ernstig vertraagd. Zodra de tool werkt kunnen inspecteurs van verschillende inspectiediensten zien wie het laatst met welk resultaat een inspectie heeft uitgevoerd op een specifiek binnenvaartschip. Totdat Inspectieview binnenvaart is opgeleverd, vindt op beperkte schaal uitwisseling plaats met als doel het inrichten van informatiegestuurd toezicht.

Custom Control Center
In 2014 is door het Custom Control Centrum van de Douane gewerkt aan het verder faciliteren van de gezamenlijke inspecties met de ILT en de NVWA. Het inspectieproces is nu ingeregeld en wordt gemonitord. Bestaande profielen voor de selectie van te inspecteren lading worden verfijnd door het Customs Control Centre, met begeleiding van ILT-medewerkers. De ILT zorgt voor een continue uitwisseling van kennis over profielinformatie aan de Douane. Met de NVWA is een soortgelijk traject gestart.

Toezicht op havenveiligheid en integriteit
Het systeem Eurosur waarin incidenten op het gebied van grensbewaking en grensoverschrijdende criminaliteit worden vastgelegd, is medio november 2014 geïnstalleerd bij de KMar. In de loop van 2015 is het de bedoeling om Eurosur in gebruik te nemen op een aantal locaties bij de KMar, o.a. op het Kustwachtcentrum. In het systeem worden vooralsnog de incidenten opgevoerd van illegale EU buiten-grens-overschrijdingen. Het is een mogelijk dat in de toekomst ook grensoverschrijdende criminaliteit daaraan wordt toegevoegd. Eurosur bestaat niet alleen uit een digitaal informatiesysteem, maar neemt ook de verplichting mee dat een landelijke coördinatiecentrum wordt ingericht, zodat (buur)landen 24/7 met elkaar kunnen communiceren. Nederland heeft een dergelijk Nationaal Coördinatie Centrum ingericht.

Convenanten
RWS, HbR, HbA en de ILT hebben convenanten afgesloten met reders in de binnenvaart waarin afspraken zijn gemaakt over de borging van de naleving van wet- en regelgeving. Convenantbedrijven (reders) zijn bedrijven die de wet- en regelgeving willen en kunnen naleven en hierop zelf controle uitoefenen. Hiermee is het toezicht verlegd van het individuele schip naar de reder die de schepen exploiteert. Het toezicht op convenanten is een goede aanvulling op het objecttoezicht. Het is geen vervanging van objecttoezicht.

Er blijft behoefte aan reality checks om te zien of het convenant ook nageleefd wordt. Uit de audits blijkt dat de convenantpartijen steeds verbeteren. Voor drie bedrijven is het convenant inmiddels met vijf jaar verlengd en voor een andere bedrijf gebeurt dit begin 2015. Tevens is een traject ingezet om tot een convenant te komen met drie binnenvaart rederijen. De toezichthouders op de binnenvaart hebben afspraken gemaakt over het optreden bij zichtovertredingen op convenantschepen. De politie volgt hierin een eigen lijn die afgesproken is met het Openbaar Ministerie. De informatie die uit gesignaleerde overtredingen komt, wordt gebruikt om bij de audit de werking van de convenantafspraken te toetsen. Convenantschepen worden nog te vaak tegen de afspraak in bezocht.
In de koopvaardijsector heeft de ILT bij één reder het convenant verlengd met vijf jaar. In 2015 onderzoekt de ILT met de twee Havenbedrijven op welke wijze zij bestaande en nieuwe convenanten mede kunnen ondertekenen. Er wordt in de koopvaardij gewerkt aan het afsluiten van nog eens drie convenanten.

Gas in containers
In 2014 zijn afspraken gemaakt tussen de Douane en de Inspectie SZW en tussen Douane en NVWA (convenant ladingregie 10 jan 2014) over de uitwisseling van informatie over gegaste containers die bij binnenkomst zijn gecontroleerd door de Douane. Als bij zo'n controle geconstateerd wordt dat de grenswaarde is overschreden, dan wordt dat doorgegeven aan Inspectie SZW en NVWA. Met deze informatie kunnen de Inspectie SZW en NVWA gerichter toezicht uitoefenen op bedrijven in het binnenland.

De Douane is in 2014 gestart met het afgeven van een schriftelijke verklaring 'Protocol erkende gasvrije logistiek'. Voor containers van vaste afzenders met bekende lading hoeft dan geen gasmeting plaats te vinden. Een voorwaarde is dat er bij eerdere metingen geen gevaarlijke gassen aangetroffen zijn in deze containers. Met steekproefsgewijze metingen monitort de Douane dat niets in de samenstelling gewijzigd is.

Afstemming en andere toezichtvormen voor binnenvaart
Op kwantitatief niveau worden de gemaakte afspraken over het aantal binnenvaartinspecties redelijk nageleefd. Op kwalitatief niveau is er nog weinig zicht op een gelijk niveau tussen alle diensten. Aan de inputzijde wordt vrij veel inzet gepleegd om een vergelijkbaar kwaliteitsniveau te leveren. Zo organiseert de ILT landelijke Handhavingsdagen waarop kennis wordt uitgewisseld. Verder verspreidt de ILT enkele keren per jaar Nieuwsbrieven waarin actuele zaken worden behandeld en enkele veel voorkomende casus worden besproken. Het vakgroepoverleg voor celebratie van casuïstiek is opengesteld voor vertegenwoordigers van andere diensten. Van de samenwerkingspartners neemt tot nu toe alleen RWS daaraan deel. Werkinstructies worden gedeeld door alle samenwerkingspartners. Tot slot is een corporate opleiding Binnenvaartwet opgezet waaraan deelnemers van alle diensten kunnen deelnemen. Aan de outputzijde ontbreken nog criteria om tot een oordeel te komen of het inspectiewerk op een voldoende hoog niveau ligt. Voor zover bestuurlijke boeterapporten worden opgemaakt, worden deze door één dienst gelijkelijk beoordeeld (Bureau Bestuurlijke Boete bij de ILT). Voor 2015 ligt hier een uitdaging om zowel op kwantitatief als op kwalitatief niveau outputcriteria vast te leggen waaraan partijen zich houden.

Inspecties speerpunt: bemanningsterkte vaar- en rusttijden
De inspecties op de Binnenvaartwet worden uitgevoerd door inspecteurs van het HbA en HbR, de ILT, RWS, de Provincies Groningen, Friesland en Overijssel, Waternet en de Politie. Afhankelijk van bevoegdheden en afspraken wordt geïnspecteerd op de aspecten schip en techniek, bemanning en documenten. Binnen dat palet aan regelgeving is de prioriteit gelegd op vaar- en rusttijden en bemanningsterkte. Dat aspect is in 2014 voortvarend opgepakt door de handhavende partners. Aantekening hierbij is dat rusttijden een specialistisch gedeelte is en dat hier minder op is toegezien. Voor 2015 is hiervoor een apart basisplan binnen het integrale prioriteit vaar- en rusttijden opgesteld. In veel gevallen zijn de inspecties in samenwerking met een ILT-inspecteur en een inspecteur/toezichthouder van een andere dienst uitgevoerd om hiermee de kennis te vergroten en de werkwijze zo veel mogelijk eenduidig te maken. Uit voorlopige resultaten op basis van 1.200 inspecties blijkt dat bij ruim 170 inspecties een sanctie werd opgelegd (dit is 14%).

Inspecties speerpunt: recreatievaart
Deze inspecties zijn toegespitst op vaargedrag, plaats op de vaarweg, varen waar dat niet toegestaan is en veiligheidsmiddelen. Bij recreatievaart ligt de focus op aanwezigheid van reddingvesten en voorlichting op het dragen van reddingvesten. Op de genoemde controle items kan alleen door middel van zichtovertredingen gereageerd worden door de toezichthouders en opsporingsdiensten. Dit is in 2014 510 keer geregistreerd.

Inspecties speerpunt: passagiersvaart
Er zijn reguliere inspecties uitgevoerd waarbij waar mogelijk de 'uitbuiting / arbeidsmarktfraude' als onderwerp is meegenomen. Tijdige uitwisseling van informatie door deelnemende diensten, waaronder ligplaatsen van grote passagiersschepen, bleek noodzakelijk om gezamenlijke uitvoering mogelijk te maken. Daarnaast is thematisch gecontroleerd op de gasinstallaties bij de bruine zeilvaart en op de technische eisen bij veerponten en partyschepen. Met name bij partyschepen zien we overtredingen op certificaten en bemanningssterkte. Omdat het inspecteren van dergelijke schepen door de complexiteit van de wet- en regelgeving, specialistisch werk is, wordt dit uitgevoerd door een selecte groep inspecteurs van de ILT, RWS en het HbR. Omdat de inspectie meer specialistisch bleek te zijn dan voorzien, is bij enkele diensten de afgesproken ambitie niet gehaald.

Inspecties speerpunt: scheepsafvalstoffen
Tijdens de actiedagen van het thema schroot zijn 50 losverklaringen geïnspecteerd, 70% van de losverklaringen waren niet in orde. Bij alle geïnspecteerde schepen zijn overtredingen van het SAB deel B vastgesteld. Op 28 losverklaringen stond geen goederencoderingsnummer genoteerd. Dit leidde er toe dat de inspectie onevenredig (tijds)intensief werd. Twee bedrijven weigerden pertinent om losverklaringen aan de schippers af te geven, waardoor niet werd voldaan aan de schoonmaakverplichting. Door het hoge overtredingspercentage krijgt ook dit thema in 2015 veel aandacht.

Inspecties speerpunt: over de ijk varen
In het Binnenvaart Toezicht Regio IJmond is het thema over de ijk varen in overleg met RWS opgepakt en tijdens de reguliere werkzaamheden uitgevoerd. Bij het invaren van de sluizen wordt gelet op te diep geladen binnenvaartschepen. Door de toezichthouders wordt aangegeven dat van een korte periode van toezicht, een duidelijke preventieve werking uitgaat. Er vinden na een controleperiode langere tijd geen overtredingen meer plaats.

3. Ontwikkelingen in het toezicht

Instrumentarium
In 2015 worden de diverse risicoanalyses uit 2012 of 2013 (Noordzee en binnenvaart) geactualiseerd. HbR, HbA, RWS, Douane, Inspectie SZW, Politie, NVWA en de ILT zijn in ieder geval deelnemers. Daarbij wordt gekeken of de risico's beter dan voorheen gekwantificeerd kunnen worden onderbouwd.

De toezichthouders verwachten veel van het instrument 'Inspectieview Binnenvaart' dat in 2015 ingevoerd wordt. Inspectieview wordt het instrument om alle inspectiegegevens te delen. Het is de bedoeling om inspectieresultaten van binnenvaartschepen van de ILT, RWS, HbR, HbA en de Politie met elkaar te delen.

De regionale prioriteiten worden door de Toezichtregio's (TR's) ontwikkeld, gepland en uitgevoerd. Deze TR's zijn regionale samenwerkingsverbanden in het toezicht en de handhaving. RWS, de ILT, Douane en Politie maken net als andere landelijk werkende toezichthouders veelal deel uit van deze TR's. Er worden landelijke speerpunten benoemd door de samenwerkende inspectiediensten in het landelijk Tactisch-overleg Veilig Vervoer over Water. De TR's geven locale sturing aan de uitvoering van de landelijke en regionale speerpunten. In 2015 wordt gekeken of de invulling van de TR's daar waar nodig en mogelijk effectiever ingevuld kunnen worden.

Een groot deel van de thema's waarop geïnspecteerd wordt, zijn een vervolg op die uit eerdere jaren. De hoogte van de risico's, die zijn opgebouwd uit een combinatie van nalevingsniveau's en incidenten, zijn nog niet dusdanig afgenomen dat het doel (het gewenste nalevingsniveau en/of een reductie in het aantal incidenten) bereikt is. Voorbeelden van deze terugkerende thema's zijn: inspecties op bemanningssterkte en vaar- en rusttijden, communicatie (gebruik marifonie en taalgebruik), passagiers-, party- en recreatievaart en ferry controles UK-NL op EVOA.

Van informatie gestuurd naar risico gestuurd toezicht in de binnenvaart
Er is in 2014 een start gemaakt met de informatiedeling en de analyse van informatie die de diensten hebben. Dit wordt in 2015 actief voortgezet. Op basis van de informatie wordt stap voor stap bekeken op bedrijfsniveau en later ook op scheepsniveau wat we van bedrijven/schepen in de binnenvaart weten. Welke schepen worden hoe vaak bezocht en met welk resultaat. Het streven is om later dit jaar, op grond van de te delen informatie, uitspraken te kunnen doen per deelsector welke bedrijven/schepen goed, minder goed of slecht presteren.

Single Window Handel en Transport
Op het gebied van samenwerken loopt de ontwikkeling van Supd@x.
Supd@x Veterinair is in de zomer van 2013 in de Rotterdamse haven in gebruik genomen voor veterinaire goederen. Supd@x Veterinair in zijn huidige vorm is slechts van beperkte toegevoegde waarde gebleken, doorontwikkeling van Supd@x zou die toegevoegde waarde kunnen vergroten. Gelet op de beperkte toegevoegde waarde zijn de operationele kosten van Supd@x substantieel. De Douane heeft in overleg met de NVWA en Logius besloten om Supd@x Veterinair stop te zetten en de doorontwikkeling van Supd@x op het huidige platform stil te leggen. Dit vanwege de genoemde operationele kosten en het feit dat het platform in 2015 vernieuwd wordt. De Douane streeft er met haar partners naar om het delen van statusinformatie in te bouwen op het nieuwe platform. Daarmee wordt een verdere invulling gegeven aan de Single Window Handel en Transport als onderdeel van het thema ladingregie in zeehavens en het One Stop Shop principe.

Door de introductie van het Maritime Single Window in 2015 wordt de informatie over schip, bemanning en passagiers en over lading eenmaal aangeleverd en daarna aan alle toezichthouders ter beschikking gesteld. Het Single Window Handel en Transport bestaat uit drie onderdelen: Maritime Single Window, Binnenvaart Single Window en Supd@x (het Supply Chain Data Exchange voor het goederenvervoer).

Naar verwachting is het Maritime Single Window op 1 december 2015 van de systemen SPOC NL (Safe Sea Net in beheer bij RWS) en API3 (Advanced Passenger Information voor de Immigratiediensten) operationeel. Vanaf die datum melden komende en gaande schepen zich via dit elektronische platform bij alle toezichthouders i.p.v apart bij de verschillende toezichthouders.

De Douane sluit naar verwachting per 1 december 2015 eveneens aan op het MSW. Het SW-beginsel hoeft niet beperkt te blijven tot de Nederlandse landgrenzen en nationale toezichthouders. Buurlanden richten ook een MSW in. Op termijn zullen de gegevens tussen de verschillende nationale MSW worden uitgewisseld.

Rijks Inspectieterminal
De werkzaamheden aan de interne baan zijn afgerond. Daarmee is het Douaneterrein gereed voor de bouw van de Rijks Inspectieterminal en aanleg van de nieuwe terreininrichting. In 2014 is ook het definitief ontwerp voltooid. De bouw kan medio 2015 starten en zal volgens de planning ongeveer een jaar in beslag nemen. Tijdens de verbouwing blijft de huidige Douane controle loods operationeel.

Cameratoezicht
In 2014 is een pilot gestart in het Waalhavengebied. Begin 2015 vindt de evaluatie plaats.

Signaleringsfunctie voor onder meer illegale handel
De verschillende toezichthouders fungeren als ‘oog en oor’ voor elkaar als ze toezicht houden. Ze letten bijvoorbeeld op het luchten van scheepstanks op plaatsen waar dat verboden is, activiteiten op ongebruikelijke locaties en tijdstippen, bijzondere kenmerken van transportmiddelen en signalen van gebreken in de toegangsbeveiliging van bedrijven. Dergelijke signalering helpt bijvoorbeeld om de bonafide bedrijven te beschermen tegen oneerlijke concurrentie.
De toezichthouders maken steeds meer werk van deze signaleringsfunctie en doen dit veelal actiegewijs op basis van actuele thema’s. Op basis van de resultaten vindt evaluatie en een passend vervolg plaats.

4. Thema's en speerpunten in 2015

In 2015 vraagt verdere realisatie, doorontwikkeling en borging van de informatiedeling en -analyse tussen de bij dit Toezichtplan Veilig Vervoer over Water betrokken partners alle aandacht. Met informatiedeling en analyse (bijvoorbeeld in een integraal veiligheidsbeeld) kan een verdere ontwikkeling van de informatie- en risicogestuurde inzet van alle betrokken partijen en een afname of verschuiving van de toezichtlast, worden gerealiseerd.

Alle betrokken diensten hebben een regulier inspectieprogramma dat past bij de individuele doelen die men wil bereiken. Het streven is daarbij zo veel mogelijk in samenwerking en als één overheid te acteren. Er zijn op basis van risicoanalyses van de verschillende diensten gezamenlijke thema's benoemd waar extra aandacht voor is in 2015.

De gezamenlijke prioriteiten zijn volgens de volgende thema's en speerpunten ingedeeld.
- Havenactiviteit (opslag, laden, lossen, integriteit, havenbeveiliging, grenstoezicht)
- Varen (verkeer, communicatie)
- Bemanning (sterkte, illegale arbeid, vaar- en rusttijden, immigratie)
- Schip (onderhoud, operatie, bunkerolie, afvalstoffen, ontgassen)
- Lading (gevaarlijke stoffen, veterinair)

Voor ieder thema is aangegeven wie de betrokken diensten zijn en wat onder dit thema valt als taken van de betrokken diensten. Er zijn afspraken gemaakt over landelijke inspectiethema's. Omdat niet alle diensten landelijke taken hebben zijn ook enkele regionale speerpunten benoemd waarop diensten gezamenlijk gaan inzetten.

Binnen de overheid ligt steeds meer de nadruk op het behalen van effecten en minder op het uitvoeren van het aantal inspecties. Daar waar het wettelijk verplichte inspecties betreft zijn het aantal uit te voeren inspecties opgenomen in dit toezichtplan. In andere gevallen wordt het te bereiken effect of het aantal inspecties bij dit speerpunt benoemd.

4.1 Havenactiviteiten

In dit thema gaat het om alle activiteiten gerelateerd aan een schip maar geconcentreerd op de wal zoals laden, lossen en opslag[1], havenintegriteit, grenstoezicht mensenhandel en mensensmokkel, drugssmokkel, veiligheid- en milieucontroles en zaken die te maken hebben met het 'onder controle houden' van lading.

[1] SBI codes 52.22 (dienstverlening voor vervoer over water) en 52.24.1 (laad-, los- en overslagactiviteiten voor zeevaart)

Betrokken diensten zijn Politie, Douane en KMar, HbR, HbA, de ILT en, Inspectie SZW.

Landelijke prioriteiten
De Politie gaat in samenwerking met toezichthouders op de zee- en binnenvaart extra aandacht schenken aan de opsporing van uitbuiting in de vorm van mensenhandel en mensensmokkel. Inspecties worden waar mogelijk gecombineerd met de controles op vaar- en rusttijden en bemanningssterkte.

De Douane gaat samen met toezichthouders en opsporingsdiensten op de zeevaart extra aandacht schenken aan het signaleren van verdachte scheepvaartbewegingen die er op kunnen duiden dat op volle zee overslag van verdovende middelen, accijnsgoederen (tabak, alcohol), wapens of illegale geneesmiddelen plaatsvindt.

De KMar en de Zeehavenpolitie (ZHP) houden ook in 2015 toezicht op de grenzen binnen hun reguliere taken. Speciale aandacht is er voor illegale in- en/of uitreis van personen inclusief ID-fraude. Grenstoezicht bestaat uit grenscontrole en grensbewaking. Grenscontroles worden verricht bij de grensdoorlaatposten. Het doel is om personen zo snel mogelijk en goed gecontroleerd de grens te laten passeren. Gecontroleerd wordt of de betrokken personen voldoen aan de voorwaarden om het grondgebied van Nederland en Schengen in te reizen of te verlaten. In uitzonderingsgevallen kan aan zeelieden ook een visum op de grens worden afgegeven. De medewerkers van de KMar en de ZHP zijn bevoegd om personen binnen de beschreven wettelijke kaders de toegang tot Nederland te weigeren.

Grensbewaking heeft vooral tot doel onrechtmatige grensoverschrijdingen te voorkomen en grensoverschrijdende criminaliteit te bestrijden zoals mensenhandel, mensensmokkel en drugssmokkel. Deze bewaking beperkt zich om die reden niet tot de doorlaatposten.

Grenstoezicht is een wettelijk voorgeschreven taak en wordt op basis van de beschikbare informatie uitgevoerd. Dit gebeurt zowel aan boord van het schip als bij de vaste posten. Doelstelling is om zoveel mogelijk controles af te handelen aan boord van de schepen. De vrachtvaart, cruiseschepen en ferries worden 100% (administratief) gecontroleerd op in- en uitreizen van bemanning en passagiers. Bij de pleziervaart en de visserij worden 100% van de aangemelde schepen van buiten Schengengebied gecontroleerd. Daarnaast worden in 2015 drie landelijke controledagen op de pleziervaart en twee landelijke controledagen op de visserij gehouden waarbij 100% administratief en fysiek gecontroleerd wordt.

Overige (regionale) prioriteiten
Met name in de regio Rotterdam Rijnmond wordt in 2015 vanuit de samenwerking in de toezichtregio extra aandacht besteed aan een nul-meting op de regels rond boord-boord overslag. Op 1 januari stelt de havenmeester extra regels met betrekking tot boord-boord overslag op boeien en palen in de haven. Hierbij wordt, in navolging van Amsterdam, het aansluiten van dampretour verplicht gesteld. Op het thema boord/boord overslag wordt een nul-meting gedaan tijdens het reguliere toezicht. Kwantitatief betekent dit voor Amsterdam en Rotterdam totaal een 100-tal controles op overslag gevallen waar sprake is van een dampretourplicht. Bij de Politie is dit onderwerp geborgd binnen de reguliere werkzaamheden. De ILT en de Politie inspecteren daarnaast één dag in de week in gezamenlijkheid op verschillende thema's waarbij ook boord-boord overslag aandacht heeft.

Bij controle in 2014 door de ILT is gebleken dat bij een aantal inlandterminals het onmogelijk is om te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld aan vluchtwegen. Nieuwe wetgeving op het gebied van vluchtwegen gaat per 1 januari 2015 in. De ILT gaat in 2015 in de reguliere inspecties specifieke aandacht besteden aan dit onderwerp.

In hoeverre zeehaventerminals voldoen aan de Havenbeveiligingswet wordt door de Havenautoriteiten gecontroleerd. Binnen de havenbeveiliging wordt geïnspecteerd of havenfaciliteiten voldoen aan de

regelgeving op het gebied van beveiliging tegen onder meer terrorisme. In de Havenbeveiligingswet zijn de volgende internationale regels in Nederland geïmplementeerd: de EU-verordening 725/2004 en de Richtlijn 2005/65/EG. De Havenbeveiligingswet wijst de burgemeesters van gemeenten met een zeehaven aan als bevoegde autoriteit voor het toezicht op de naleving ervan. Dit blijft ook in 2015 een gezamenlijk aandachtspunt. HbA en HbR controleren in 2015 in totaal 425 havenfaciliteiten. De ILT controleert door het uitvoeren van audits bij de gemeenten met zeehavens, of de inrichting van het toezicht conform de Havenbeveiligingswet voldoende geregeld is. Er zijn afspraken gemaakt met onder andere de Politie, de KMar en de Roeiersvereniging Eendracht in Rotterdam over het afgeven van signalen ten aanzien van security situaties.

4.2 Varen

In dit thema gaat het om het varende schip, zowel in de zee- als de binnenvaart. Het gaat dan bijvoorbeeld over vaargedrag of communicatie.

De betrokken diensten zijn varende diensten zoals Politie, RWS, HbA, HbR, provincies en waterschappen, EZ (Waddenzee), Kustwacht.

Landelijke prioriteiten
In Kustwachtverband wordt met name door Politie en RWS speciale aandacht besteed aan de veiligheid op schepen. Er wordt voornamelijk gelet op schending van het verkeersscheidingsstelsel en schending veiligheidszones. Inzet gebeurt op basis van meldingen of aangiften. Vanuit mijnbouwinstallaties worden bijvoorbeeld meldingen over het vissen in de veiligheidszones rond mijnbouwinstallaties gedaan aan de Politie, die deze strafrechtelijk onderzoekt. Verder heeft de Kustwacht een aantal vlieguren ingepland om onder andere op verkeersgedrag te controleren

De recreatievaart is risicovol, vooral in combinatie met de binnenvaart. Daarom krijgt het vaargedrag in de recreatievaart, vooral aan het begin van het zomerseizoen, extra aandacht. Specifieke risicovolle zaken zijn daarbij: te snel varen, alcoholgebruik, plaats op de vaarweg en het niet hebben van voldoende zicht rondom. Vooral Politie, RWS, HbA, HbR, de provincies Groningen, Friesland en Overijssel gaan bij de uitvoering van reguliere taken, specifiek op deze zaken letten. RWS voert door het hele land in totaal 2200 controles op de recreatievaart uit. Daarnaast zetten diensten in op gezamenlijke voorlichtingsactiviteiten in het programma ‘Varen doe je samen’.

In de noordelijke provincies willen de handhavende diensten, Politie, gemeenten, provincies, waterschappen en RWS, ten aanzien van de vaarsnelheid een gedragsverandering bereiken. Langzame recreatievaarders varen minder snel dan de beroepsvaart. Voor hun eigen veiligheid gaan ze daarom vaak net buiten de betonde geulen varen. Op sommige plaatsen zijn daarvoor zelfs speciaal gele tonnen gelegd. De veiligheid komt in het gedrang omdat beroepsschippers, als ze een stukje af kunnen snijden, de betonde geul uitgaan. Dit vaak zonder snelheid te minderen (overtreding als het sneller is dan 20 km/u) en met gevolg dat de recreatievaarder die zich veilig waande alsnog wordt ‘bedreigd’. Hiervoor worden in 2015 extra uren en een extra vaartuig ingezet.

Overige (regionale) prioriteiten
Versterking van de informatiepositie met als doel Informatie Gestuurd Optreden (IGO) is een randvoorwaarde voor het optreden van de KMar, Douane en Politie bij inkomende en uitgaande zeeschepen. Om de informatiepositie verder te optimaliseren is het belangrijk dat extra oren en ogen belangrijke informatie opmerken en vervolgens delen. De informatie van deze extra oren en ogen kan leiden tot het verkrijgen van

essentiële informatie, waarop vervolgens risicogestuurd kan worden opgetreden. De inspectiediensten melden in 2015 opvallende zaken zo snel en volledig mogelijk aan de KMar, Douane en/of de Politie.

In het Noordzeekanaalgebied wordt door de partners RWS en het HbA extra gelet op scheepsafmetingen voor de sluispassages en op de diepgang van schepen in het Noordzeekanaal. Hiermee wordt voorkomen dat schade ontstaat aan de sluisdrempel. RWS voert hiertoe op basis van het aanbod van tij-gebonden en overmaatse schepen controles uit.

4.3 Bemanning

In dit thema gaat het om zaken die gerelateerd zijn aan bemanning van schepen zoals illegale arbeid, vaar- en rusttijden, bemanningsterkte, arbeidsomstandigheden, arbeidsmarktfraude en uitbuiting.

Betrokken diensten zijn Politie, de ILT, RWS, KMar, Inspectie SZW, Kustwacht, HbA en HbR.

Landelijke prioriteiten

Medio 2014 zijn gesprekken gevoerd door de Politie met de Inspectie SZW om meer inzicht te krijgen in de verschijningsvormen van uitbuiting in de zeescheepvaart. Daarbij is specifiek aandacht besteed aan hoe uitbuiting mogelijk te herkennen is bij de uitvoering van de controles in Kustwachtverband. In het najaar van 2014 is een pilot gestart. Naast de opstappers van de Douane en KMar is ook een medewerker van de Politie aangesloten. Hierdoor ontstaat een multidisciplinair inspectieteam dat beschikbaar is voor het uitvoeren van Informatie Gestuurde Optreden (IGO) op zee. Op basis van de door Inspectie SZW beschikbaar gestelde indicatorenlijst wordt hieraan bij elke inspectie nadrukkelijk aandacht besteed. Wanneer uit de evaluatie in 2015 van de pilot blijkt dat er sprake is van een toegevoegde waarde, die voldoende aansluit bij de specifieke taken van de Politie, wordt in 2015 hieraan meer invulling gegeven.

Vermoeidheid is een belangrijk veiligheidsrisico op de vaarwegen. Risicovolle situaties kunnen zich voordoen als de bemanning de bepalingen inzake vaartijden, rusttijden en bemanningssterkte niet naleeft. Onvoldoende rust door te lang of onderbemand varen veroorzaakt een verhoogd risico op incidenten. In 2015 wordt gezamenlijk met de toezichthouders in de binnenvaart op rusttijden, vaartijden en bemanningssterkte gecontroleerd. De inspecties worden uitgevoerd in combinatie met de reguliere Binnenvaartwet controles. Er staan voor 2015 ca. 1800 inspecties gepland.

Ook op zee is vermoeidheid met name in de visserij een groot risico. Aandachtspunten in het toezicht op de visserij zijn de bemanningssterkte en de rusttijden van de bemanning. In kustwachtverband voert de ILT 150 bemanningscontroles uit in 2015. De inspecties worden gecombineerd met controles die NVWA, Douane en Politie in kustwachtverband uitvoeren op visserijschepen.

Uit incidentcijfers blijkt dat het niet dragen van reddingsvesten in de binnenvaart en de recreatievaart regelmatig oorzaak is van ongevallen met dodelijke afloop. Het is nog onvoldoende deel van de veiligheidscultuur in de binnenvaart. Om een cultuurverandering kracht bij te zetten gaat in 2015 naast de Politie ook de ILT handhaven op het dragen van reddingsvesten in de binnenvaart. Controles vinden plaats in combinatie met andere controles zoals de Binnenvaartwetcontroles. Aangezien het dragen van reddingsvesten conform BPR verplicht wordt vanaf april 2015 wordt hierop strafrechtelijk gehandhaafd.

Inspectie SZW controleert samen met de KMar en de Politie in het kader van haar verantwoordelijkheid voor arbeidsmarktfraude (stilliggende) binnenvaartschepen en riviercruises. Daarbij wordt specifiek gelet op overtredingen op de Wet Arbeid Vreemdelingen, de Arbeidstijdenwet, de Wet minimumloon (WML) e.d. Waar mogelijk worden de inspecties gecombineerd met de controles op vaar- en rusttijden en bemanningssterkte die de toezichthouders op de binnenvaart uitvoeren (de ILT, RWS, HbA en HbR).

4.4 Schip

In dit thema gaat het om alle activiteiten die direct gerelateerd zijn aan het schip waaronder bijvoorbeeld het onderhoud van het schip, de operatie, het bunkeren / bunkerolie, scheepsafvalstoffen, ontgassen en vervoer van gevaarlijke stoffen.

Betrokken diensten zijn Politie, RWS, de ILT, HbA en HbR, Provincies Groningen, Friesland en Overijssel (toezicht binnenvaart), Waternet, Omgevingsdiensten waaronder DCMR, OZHZ.

Landelijke prioriteiten
Aan scheepsafvalstoffen in de zeevaart en de binnenvaart wordt in 2015 landelijk prioriteit gegeven. ILT/ Scheepvaart voert in 2015 een gecoördineerde vorm van verscherpt toezicht uit op de scheepsafvalstoffen in de zeevaart. Dit wordt uitgevoerd door de koppeling van meldingsinformatie met reisgegevens van zeeschepen. Hiervoor werken de Havenbedrijven samen met de ILT om zo op basis van gecombineerde informatie te controleren of schepen hun afval terecht of onterecht al dan niet afgeven. 100% van de zeeschepen wordt op deze wijze gecontroleerd. Naast deze administratieve controles volgen ook fysieke controles. Daarmee kan worden voldaan aan de toezegging van de bewindspersoon aan de kamer om 100% van de risicoschepen op dit dossier te controleren. Daarnaast wordt beoogd om een meer ketengerichte benadering te volgen waarbij de ILT, de havenbedrijven en waar mogelijk omgevingsdiensten informatie uitwisselen en capaciteit beschikbaar stellen. In totaal voeren de ILT, HbR en HbA en de Politie ca. 3200 zeevaartcontroles uit waarvan de helft in reguliere Port State Control en vlaggestaatinspecties wordt meegenomen.

Het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en Binnenvaart (SB) is in 2015 geheel geïmplementeerd in Nederland. Dit besluit bestaat uit drie delen en ziet op de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en Binnenvaart. In 2015 richten we ons gezamenlijk op de grootste risico’s die zich voordoen binnen de specifieke drie delen van het SB met daarbij als uitgangspunt de gezamenlijke handhaving. Het speerpunt wordt in de reguliere taakuitvoering uitgevoerd door: HbR en HbA, RWS en Politie. In de regio’s worden ook de ketenpartners zoals de Milieudienst IJmond, DCMR en andere omgevingsdiensten bij het toezicht betrokken. Als grote risico’s zien we onder andere het ontduiken van de afdracht van verwijderingsbijdrage op gebunkerde gasolie door de binnenvaart en het niet of onvolledig afdragen van de geïnde bedragen door bunkerstations. Daarnaast is vervuiling van het oppervlaktewater de belangrijkste reden om hier gezamenlijk tegen op te treden. Er worden ca. 2.500 inspecties uitgevoerd door de toezichthoudende diensten. Daarnaast worden 25 audits uitgevoerd op bunkerstations.

Sommige producenten van bunkerolie (=zwarte olie) zijn de laatste jaren steeds meer calorische reststoffen uit (petro)chemische productieprocessen gaan toepassen als brandstofcomponent. Dit gebeurt op grote schaal. Daarbij gaat het om reststoffen die eerder als afvalstof werden afgevoerd en verwerkt. Hierdoor bestaat het risico dat voor milieu en gezondheid schadelijke stoffen vrijkomen bij het verbranden van bunkerolie. De handhavingspartners hebben daarom de controle op de brandstofketen voor bunkerolie gekenmerkt als speerpunt voor 2015. Voor adequaat toezicht en handhaving is het belangrijk dat de partners zicht krijgen op de hele keten. Dit wordt verkregen door de uitwisseling van informatie die bij de diensten beschikbaar is. Onder de keten wordt verstaan de productie van bunkerolie (blenden), de toeleveranciers van de blendcomponenten, de vervoersveiligheid, het bunkeren en debunkeren en het gebruik van de

bunkerolie op de zeeschepen, meer specifiek het maximaal toelaatbare zwavelgehalte in de brandstof. Naast de controles op het zwavelgehalte door de ILT voeren de Politie, de Douane, Havenbedrijven en Wabo bevoegd gezag in 2015 100 gezamenlijk controles uit in de keten. Hierbij wordt zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk opgetreden tegen overtreders. Tevens wordt in de loop van 2015 duidelijk of en hoe vliegende eenheden van de Kustwacht kunnen worden ingezet bij de bepaling van zwaveluitstoot in uitlaatgassen van scheepsmotoren.

Overige (regionale) prioriteiten
Via een Provinciale Milieu Verordening door de provincie Zuid-Holland en Noord-Brabant wordt het ontgassen van binnenvaartschepen van benzeen in 2015 verboden. Vanaf 2016 geldt dit ook voor andere stoffen die meer dan 10% benzeen bevatten. In de regio Rijnmond wordt door de gezamenlijke toezichthouders het ontgassingsverbod gehandhaafd. De inspecties worden veelal in combinatie met gevaarlijke stoffen inspecties op binnenvaartschepen uitgevoerd. Aangezien er landelijk nog geen breed verbod is op ontgassen wordt dit voorlopig alleen in de regio Rijnmond en Midden-West Brabant op basis van het aanbod, gehandhaafd.

Bij het toezicht op de Binnenvaartwet werkt de inspectie samen met RWS, HbA en HbR, de noordelijke provincies en de Politie. De Binnenvaartwet stelt naast technische eisen aan binnenschepen ook eisen aan de bemanningssterkte en de vaar- en rusttijden. Gezamenlijk worden in 2015 ca. 3.400 inspecties uitgevoerd. Daarbij wordt opgemerkt dat niet iedere dienst in staat of bevoegd is om op alle delen van de Binnenvaartwet te inspecteren en/of handhavend op te treden.

In enkele regio's zoals in Zuid-West Nederland wordt tijdens de reguliere controles door de gezamenlijke toezichthouders net als vorig jaar gelet op het uitluisteren van de marifoon en de taal waarin door de scheepvaart wordt gecommuniceerd. Naast de reguliere controles wordt in 2015 in de haven van Rotterdam gedurende twee weken thematisch gecontroleerd. RWS, Politie en de havenbedrijven reageren dan op misstanden omdat bij gebrekkige of verkeerde communicatie gevaarlijke situaties en misverstanden kunnen ontstaan waardoor de kans op aanvaringen aanzienlijk toeneemt.

4.5 Lading

In dit thema gaat het om de activiteiten die gerelateerd zijn aan de met schepen vervoerde, of te vervoeren, lading. De samenwerking tussen de diensten is vastgelegd in een convenant ladingregie en wordt onder regie van de Douane uitgevoerd. Het hoofddoel is om dubbele controles te voorkomen en de controles op lading zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Ladingregie concentreert zich vooral in de haven van Rotterdam. Het heeft daardoor een regionaal karakter waarin landelijk opererende diensten de afgesproken speerpunten landelijk uitvoeren. In het Regenboogteam worden door de vertegenwoordigers van de diensten operationele afspraken gemaakt over de uitvoering van de controles.

Betrokken diensten zijn Politie, de ILT, Inspectie SZW, NVWA, Douane, RWS, DCMR, OZHZ en HbR.

Landelijke prioriteiten
De handhaving rond het thema gevaarlijke stoffen raakt meerdere toezichthoudende organisaties. In 2015 wordt een ketenaanpak beproefd om te borgen dat het toezicht goed op elkaar wordt afgestemd, dubbel toezicht wordt voorkomen en de informatie over de gehele keten zo goed mogelijk wordt benut. Informatie wordt uitgewisseld en gecombineerd, waardoor de hele keten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen beter in beeld komt. Administratieve en fysieke controles worden op basis van deze informatie door de diensten binnen de toegewezen bevoegdheden uitgevoerd. De ILT en de Douane voeren in 2015, 500 PRISMA-inspecties uit op inkomende gevaarlijke lading en 200 op de import van vuurwerk. Selectie van de lading

wordt door Douane en de ILT op basis van gezamenlijke informatie gedaan. De Douane faciliteert de ILT en andere diensten in het verkrijgen van een eenduidige inspectielogistiek. In 2015 worden ook uitgaande lading en 100 tankcontainers op deze wijze geselecteerd en gecontroleerd.

De NVWA voert veterinaire controles en importcontroles levensmiddelen en productveiligheid uit. V.w.b. de documentcontroles werkt ze daarmee samen met de Douane. De veterinaire controle is een wettelijke taak en geldt voor vrijwel 100% van de producten. Voor levensmiddelen en diervoeders geldt ook een 100% documentencontrole voor die producten die als hoog risico levensmiddelen/diervoeders worden aangemerkt op Europees niveau en die elk kwartaal wordt aangepast. De Douane doet de eerste documentencontrole en bij problemen met de documenten worden deze overgedragen aan de NVWA. Naast de douane zijn bij importcontroles in Rotterdam ca. 60 FTE betrokken.
In het Regenboogoverleg zijn afspraken gemaakt over de uitwisseling van informatie tussen de toezichthouders over de-bunkering. De beoogde werkwijze is in de praktijk beproefd en vastgelegd in een protocol. Dit protocol heeft betrekking op de onderlinge informatie-uitwisseling tussen de toezichthouders. De specifieke situatie bij het overpompen bepaalt welke regelgeving in dat geval van toepassing is (afvalstof of geen afvalstof). Onder leiding van het HbR wordt de praktijk en werking van deze maatregelen gemonitord en besproken met het bedrijfsleven (VNPI, VOTOB, NOVE) in 2015. De ILT ziet op de naleving van die (afvalstoffen) regelgeving toe en geeft een toelichting op de website: *http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/koopvaardij/Reders_onder_Nederlandse_vlag/wet_en_regelgeving/debunkering_product_of_afval/*

Binnen de samenwerking in Ladingregie is toenemende aandacht voor digitale veiligheid en cybersecurity. In 2014 is gestart met een bijeenkomst waar vooral aan de bewustwording gewerkt is. In 2015 komt het onderwerp regelmatig op de agenda om vooral kennis en ervaring op dit gebied op te bouwen. Het Nationaal Cyber Security Centrum ondersteunt dit. (meer info: www.Ncsc.nl)

Chemicaliënhandel via internet wordt in 2015 door de Douane gemonitord. Biociden is één van de onderwerpen van onderzoek. Voor biociden bestaat de samenwerking met de ILT in 2015 uit het beschikbaar stellen van de gegevens in het bestand Douane Manifest (DMF) en het profiel van de NVWA voor gewasbeschermingsmiddelen zodat de illegale import van biociden in kaart gebracht kan worden. De ILT heeft hiervoor toegang tot de systemen van de Douane, inclusief Sagitta waarmee achteraf analyses gemaakt worden voor het maken van een totaalbeeld.

Samenwerking vindt ook plaats op het toezicht op de EU-buitengrensover-schrijdende afvalstromen (EVOA regels). In 2014 hebben de ILT en Douane specifiek aandacht gegeven aan kunststof, elektronische apparaten en olie / oliehoudend scheepsafval. In 2015 en verder gaat de ILT die aandacht verbreden naar een aantal 'evidente stromen' zoals KGA/KCA, kwikhoudend afval, afvalstromen in de co-vergisting, HCFK's (R22) en asbesthoudend afval. In het kader van Ladingregie voert de Douane namens de ILT zoveel mogelijk zelfstandig EVOA-controles uit. Tenminste 40% van de voor controle geselecteerde zendingen hebben betrekking op de prioritaire afvalstromen. Dit zijn controles op volledigheid en juistheid van de aangiften en overeenstemming met de daadwerkelijk aangetroffen afvalstoffen. De overige controles zijn evenredig verdeeld over de andere afvalstromen. Deze controles kunnen minder diepgaande (fysieke) controles zijn, tenzij sprake is van een vermeende EVOA-overtreding. Er worden gezamenlijk 3.500 EVOA inspecties uitgevoerd.

Tenslotte worden er gezamenlijke 12 controledagen georganiseerd waarbij het ferry-vervoer tussen de UK en Nederland gecontroleerd wordt op de naleving van EVOA-regels. Hieraan doen in ieder geval de Douane, Politie en de ILT mee.

Inspectieaantallen ladingregie 2015

In de onderstaande tabel staan alleen inspecties van de diensten ten aanzien van lading op zeeschepen.

Toezichthouder	Inspectieonderwerp	Aantal 2015 planning
Douane	Containers door scan bij binnenbrengen Containers door scan bij uitgaan Fysieke controle containers bij binnenbrengen 2) Fysieke controles containers bij uitgaan Fysieke controles Sagitta/AGS invoer Fysieke controles Sagitta/AGS uitvoer	41.550 6.500 13.275 5.750 21.650 22.950
Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit	Veterinaire controle bij invoer Veterinaire controle bij doorvoer Importcontroles levensmiddelen en productveiligheid	42.000 2.100 2.600
ILT/gevaarlijke stoffen	Containers (PRISMA) RoRo-trailers Tankcontainers Vuurwerk Bedrijfsinspecties Off shore-inspecties Zeeschepen	500 100 100 200 29 100 100
ILT, Douane, Politie, ketenpartners	EVOA: objectinspecties gezamenlijke controledagen haveninspecties ILT inspecties Politie	 3.000 12 250 300

Bijlage Afkortingen en begrippen

ADN	European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways, regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen
Boord-boord overslag	Overslag van goederen tussen twee schepen
BSW	Binnenvaart Single Window
BTR	Binnenvaart Toezicht Regio
Bunkeren	Innemen van brandstof, 'tanken'
COVW	Centraal Overleg Veiligheid te Water
DACON	Digitaal informatiesysteem voor inspectie- resultaten binnenvaart (ILT)
DCMR	Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond
De-bunkering	Overpompen van olie uit zeeschepen
DOZ	Directeurenoverleg Zeehavens
Eurosur	Europees grensbewakingssysteem
EVOA	Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen
HbA	Havenbedrijf Amsterdam
HbR	Havenbedrijf Rotterdam
HCFK	Ozonlaag aantastend Chloorfluorkoolstof verbinding
IGO	Informatie Gestuurde Optreden
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
Inspectieview	Online applicatie waarmee toezichthouders inspecties uitwisselen
ISPS	International Ship and Port facility Security code
Inspectie-SZW	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
KGA/KCA	Klein Gevaarlijk Afval / Klein Chemisch afval
KMar	Koninklijke Marechaussee
LNG	Liquefied Natural Gas
MSW	Maritiem Single Window
NVWA	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
OZHZ	Omgevingsdienst Zuid Holland Zuid
PRISMA	geavanceerd generiek systeem voor risicoselectie
Regenboogteam	Team waarin toezichthouders op lading vertegenwoordigd zijn
Risicogebaseerd toezicht	Prioriteit geven aan toezicht waar risico's het grootst zijn
RWS	Rijkswaterstaat
SAB	Scheepsafvalstoffen besluit
Sagitta	Systeem voor Automatische Gegevensverwerking van Invoeraangiften met Toepassing van Terminals voor het doen van Aangifte
SPOC NL	Single Point of Contact, gegevens verzameling voor verdere doorgifte aan Europese systeem SafeSeaNet.

SWH&T	Single Window Handel en Transport
WABO	Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht
ZHP	Nationale politie, Regio Zeehaven Politie

Voor definities van toezichttermen wordt verwezen naar het Begrippenkader Rijksinspecties (redactie Rob Velders en Meindert Brunia) dat in 2013 is verschenen. Zie Inspectieloket: www.inspectieloket.nl

Colofon

Dit jaarplan 2015 is een uitgave van de samenwerkende toezichthouders in het domein Scheepvaart in het Directeurenoverleg Veilig Vervoer Over Water:

- Douane
- Havenbedrijf Amsterdam
- Havenbedrijf Rotterdam
- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
- Koninklijke Marechaussee
- Kustwacht
- Nationale Politie
- Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit
- Rijkswaterstaat

onder redactie van ILT\Scheepvaart
Groothandelsgebouw
Weena
Rotterdam

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.inspectieloket.nl
Maart 2015